



ЭКОНОМИКА

УДК 656.2.08

Конкурентные стимулы приватного парка



Павел КОРЕНЕВ

Pavel G.KORENEV

На фоне меняющегося соотношения инвентарного и приватного парков грузовых вагонов на рынке железнодорожных перевозок создается новая конкурентная среда. Экономические факторы при этом, как показывает автор, приобретают для собственника инфраструктуры ОАО «РЖД», компаний-операторов и грузовладельцев не только большее значение, но и стимулируют поиск инновационных решений.

Ключевые слова: железная дорога, подвижной состав, приватный парк, конкуренция, экономические стимулы.

Корень Павел Геннадьевич — аспирант кафедры «Экономика, организация и управление производством» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ).

В ходе структурных преобразований уже привычным образом происходит создание дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», и вместе с тем рождается абсолютно новая конкурентная среда. На рынке транспортных услуг возникают и начинают действовать многочисленные компании, являющиеся собственниками, владельцами и арендаторами подвижного состава (рис. 1). Примерно 65% от общего числа вагонов российской принадлежности ныне распределены между частными собственниками, а соответственно 35% остались инвентарным парком ОАО «РЖД». Сегодня частные вагоны находятся в распоряжении почти 2200 компаний.

Среди прочих хозяйствующих субъектов на рынке транспортных услуг можно выделить дочерние компании «Рэфсервис» и «Трансконтейнер», развивают интермодальные перевозки ЗАО «Русская Тройка» и ОАО «Рейл Транс Авто», свой вклад в растущую конкуренцию перевозчиков вносит «Первая грузовая компания». Включая инвентарный парк и вагоны дочерних компаний холдинга, суммарный парк ОАО «РЖД» составляет около 600000 грузовых вагонов. Происходит дальнейшее сокращение вагонных ресурсов холдинга, но при этом увеличивается доля

парка грузовых вагонов у других собственников. При создании дочернего предприятия с функциями оператора подвижного состава «Второй грузовой компании» в ее уставный капитал переходят практически все вагоны инвентарного парка ОАО «РЖД», что заведомо осложняет холдингу функции публичного перевозчика в условиях все большего дефицита грузовых вагонов.

Очевидно, что с появлением на рынке новых субъектов и формированием новых экономических отношений организация перевозочного процесса с использованием традиционной технологии приводит к осложнениям в эксплуатационной работе железных дорог. Это связано прежде всего с перемещением на значительные расстояния порожних вагонов собственников, возрастанием порожнего пробега, возникновением встречных перевозок однотипного порожнего подвижного состава и занятием для него отстоя станционных путей. По сути, снижаются пропускная и провозная способность железнодорожных путей и одновременно возможности освоения перевозок народнохозяйственных грузов публичным перевозчиком ОАО «РЖД».

Задача обеспечения тесной взаимосвязи принятой технологии перевозочного процесса, нормативно-правовой базы и тарифных условий перевозок неизменно остается важнейшей на всех этапах развития железнодорожного транспорта. Ее решение в новых условиях при наличии частного парка грузовых вагонов означает потребность организовать эффективное управление процессом во всех сегментах перевозочной деятельности, отдавая себе отчет в том, что приоритетными должны оставаться интересы бизнеса, принципы рыночных отношений.

Безусловно, все участники транспортного рынка имеют свои интересы, свой бизнес и свою ответственность. Грузовладельцам важен своевременный вывоз реализуемых объемов грузов при доступных тарифах на перевозки, операторам — продуктивность, экономическая отдача своих частных парков с доходностью не ниже запланированной, а перевозчику — максимальное удовлетворение потребностей участников рынка при рентабельной загрузке инфраструктуры. Это и позволит решить задачи экономики и удовлетворить потребительский спрос на перевозки.

При увеличении количества собственников грузовых вагонов, самостоятельно оперирующих ими и регулирующих мощности своих вагонных парков, может возникнуть разбалансированность загрузки инфраструктуры железных дорог. Нужны специальные решения по эффективному использованию их провозной способности. Конечно, кроме организационно-правовых изменений здесь необходимы оптимизация, рационализация процессов на базе современных информационных и технологических подходов. Следует ввести градации операторских компаний в зависимости от количества имеющихся у них вагонов, технологической специализации их бизнеса. На основании градаций выбирается тип (класс) взаимодействия перевозчика и операторов подвижного состава.

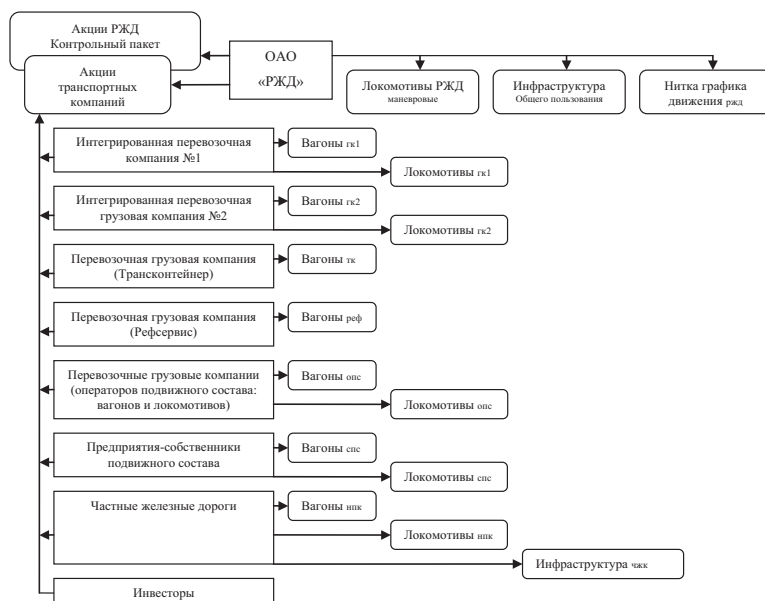
Совершенствование тарифной системы направлено на дальнейшее развитие государственной регуляторной системы в естественно-монопольной сфере деятельности, обеспечение сбалансированности финансово-экономических результатов работы компании и повышение инвестиционной привлекательности отрасли, а также на создание экономических условий и предпосылок для оптимизации перевозочных процессов. Необходимо в этом плане следовать передовому мировому опыту, который показывает, что наиболее высокие результаты достигаются там, где взаимоотношения между перевозчиком и компаниями, имеющими собственный вагонный парк, соответствующим образом регламентируются.

В результате отчуждения инвентарного парка грузовых вагонов от ОАО «РЖД» и перехода их в собственность компаний-операторов изменится, как ожидается, весь спектр перевозочного процесса, предполагающего наряду со сменой нормативно-правовой базы разработку и реализацию новой концепции экономического управления перевозками.

Появление на рынке новых крупных игроков не нарушает целостность политического и социально-экономического пространства страны, сохраняет инфраструктурное единство сети железнодорожного транспорта. При этом создаются уникальные предпосылки для интеграции усилий по управлению перевозочной деятельностью, использованию активов, дополнительных инвестиций в локомотивный парк и инфраструктуру.



Рис. 1. Субъекты – бизнес-единицы.



Основными задачами второго этапа реформирования вагонного парка и формирования рынка перевозочной деятельности видятся:

- совершенствование системы продажи услуг за счет расширения ассортимента (пакета услуг), предоставляемого различными компаниями-перевозчиками;
- проведение эффективной тарифной политики, основанной на дерегулировании вагонной составляющей тарифа;
- с целью минимизации простоев подвижного состава обеспечение максимальной эффективности перевозок грузов при сочетании рыночных принципов и принципов централизованного планирования и контроля использования перевозочных ресурсов;
- либерализация доступа транспортных компаний-операторов и компаний-перевозчиков к пропускным ресурсам железных дорог;
- создание единой информационной базы грузоперевозок для управления бизнес-единицами.

Перевозочные грузовые компании, предприятия-собственники подвижного состава в лице ОАО «ЦУПС» (Центра управления подвижным составом) являются не только поставщиками услуг, отдавая в свободное управление свой подвижной состав, но и потребителями транспортных услуг бизнес-единиц ОАО «РЖД» [1, 2].

Дирекция инфраструктуры распределяет пропускные способности сети с учетом тех-

нологических «окон» в графике движения поездов.

Дирекция тяги предоставляет услуги тягового подвижного состава и локомотивных бригад без приоритетов для поездов, сформированных из инвентарных вагонов или вагонов смешанной формы собственности. Она призвана обеспечить:

- потребное количество локомотивов необходимой мощности и контингента локомотивных бригад для выполнения запланированных объемов перевозок и пропуск предусмотренного графиком движения количества грузовых поездов;
- потребное количество вывозных и маневровых локомотивов для организации развоза местного груза и работы станций;
- соблюдение локомотивными бригадами нормативов графика движения поездов.

Дирекция инвентарного парка передает в пользование грузовые вагоны. Они должны предоставляться в технически исправном состоянии и положенном объеме.

Дирекция сбыта (ЦФТО) должна формировать план перевозок на год с учетом реально предоставляемых другими дирекциями заявочных данных.

Дирекция по техническому обслуживанию вагонов обеспечивает технический осмотр вагонов на станциях и техническую подготовку под погрузку.

Дирекция управления движением оказывает требуемые услуги дирекции сбыта, предлагая нитки графика для движения

поездов частных перевозчиков (собственников поездных формирований) и доставки грузов. Доставка является комплексной услугой, включающей подачу и уборку вагона, формирование/расформирование поезда, его продвижение по маршруту. Нитки графика предполагают полноценное диспетчерское управление.

Пропускные способности предусматривают возможность выполнения запланированных дирекцией объемов перевозок и пропуска поездов с установленными скоростями на равных для всех условиях и независимо от принадлежности транспортных средств к инвентарным, собственным или смешанным видам вагонов.

Проведенное в ОАО «РЖД» изучение состояния вагонных парков в рыночных условиях позволяет выявить сферы, требующие особого внимания и реорганизации.

Исходя из аналитических данных, внедрение неких улучшающих технологий совсем мало затронет связанную с перемещением гружёного вагона часть перевозочного процесса, поэтому основной упор необходимо сделать именно на ситуации с порожними вагонами.

В этом контексте, надо предполагать, предстоит переоценивать многие позиции и проблемы. К примеру, основной факторной частью оборота грузового вагона всегда были его техническая скорость, простой на промежуточных, технических и грузовых станциях, оптимизация гружёного рейса путём упорядочения плана формирования поездов, и управление ими и сейчас должно остаться у ОАО «РЖД» как у перевозчика. Но при этом оператору стоит отдать ответственность за планирование порожнего рейса и оптимизацию простоя на путях необщего пользования, функцию обеспечения грузоотправителя погрузочными ресурсами.

Среди первоочерёдных задач выделена необходимость разработки и утверждения органами государственной власти «Положения об основах правового регулирования деятельности операторов». Ключевой составляющей здесь должна стать обязанность оператора заключить договор с перевозчиком, где будет детально отражена технология их взаимодействия. Не менее важным аспектом является и совершенствование системы тарифов на перемещение порожних вагонов. Тарифные уровни должны быть экономически оправданными и стимулирующими оптимизацию пробега вагонов и их использования для попутной перевозки грузов.

Кроме того, присутствует потребность корректировки вариантов движения и отклонения гружёных и порожних вагонопотоков с кратчайших маршрутов, если технические возможности инфраструктуры не отвечают по факту предусмотренным условиям. В противном случае может возникнуть ряд таких проблем, включая массовое встречное перемещение порожних потоков однотипного подвижного состава, которое будет снижать пропускные и провозные способности железных дорог. Не исключены также занятость инфраструктуры простаивающими в ожидании высококачественной работы порожними вагонами, перегрузка сортировочных мощностей, несвоевременность обеспечения грузоотправителей подвижным составом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бубнова Г. В., Корнев П. Г. Модель рынка грузовых железнодорожных перевозок в условиях реформирования парка грузовых вагонов//Безопасность движения поездов: Труды 10-й научно-практической конференции. – М.: МИИТ, 2009.
2. Хохлов А. А., Гаращук Р. В., Корнев П. Г. Экономика при расщеплении фазовых пространств//Мир транспорта. – 2010. – № 3.

COMPETITIVE INCENTIVES OF PRIVATE ROLLING STOCK

Korenev, Pavel G. – Ph.D. student at the department of economics, industrial engineering and management of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT).

A new competitive environment has been created due to the changing balance between private owned freight cars and the rolling stock, attached to the companies run by the state. The author argues that the economic factors become more important and create incentives for innovations and new solutions not only for the infrastructure owner, which is JSC Russian railways, but for rolling stock and freight owners as well.

Key words: railway, rolling stock, private cars, competition, economic incentives.

Координаты автора (contact information): Корнев П. Г. – 999–86–87.

